VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 113)
z dnia 18 lipca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 113)

18 lipca 2017 r.

Komisja Finansów Publicznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 6 w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzeniem ruchu z trasy S14 poprzez budowę węzłów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, mamy kworum, jeśli dobrze się orientuję, jest 13 podpisów. Jest pan minister, dobrze. Wobec tego otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz współpracowników.

Przedmiotem posiedzenia zgodnie z porządkiem jest rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Budownictwa na dezyderat nr 6 w sprawie potrzeb inwestycyjnych związanych z rozprowadzeniem ruchu z trasy S14 poprzez budowę węzłów. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma? Nie słyszę. Stwierdzam więc przyjęcie porządku obrad.

Proszę państwa, mamy pana ministra ze współpracownikami. Czy państwo zabierzecie głos w tej chwili, przedstawiając komentarz do udzielonej odpowiedzi? Bardzo proszę, panie ministrze. Pan lub pani dyrektor.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rzeczywiście możliwie krótko przypomnę całą sprawę. Myślę, że ten dezyderat powstał w wyniku decyzji, która unieważniła przetarg na budowę drogi S14 na odcinku tzw. zachodniej obwodnicy Łodzi. Ten powód, ta motywacja dla tej bardzo trudnej decyzji… bo oczywiście była to bardzo trudna decyzja, wynikająca z faktu, że w wyniku przetargu najniższa oferowana przez wykonawcę cena opiewała na kwotę o 300 mln zł większą, niż to było zaplanowane w budżecie tej inwestycji. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz generalna dyrekcja została tak naprawdę zmuszona do dokonania optymalizacji tego projektu, do jego gruntownego przejrzenia. W wyniku tej analizy projekt został uszczuplony o część obiektów, które zostały wcześniej zaplanowane. 30 czerwca tego roku został ogłoszony przetarg obejmujący już nowy projekt. Miejmy nadzieję – tak planujemy – że w kwietniu 2018 r. zostanie podpisana umowa. Mam nadzieję, że może to nastąpi wcześniej – takie są terminy – i rozpocznie się realizacja tej inwestycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Państwo posłowie mają tę odpowiedź przed sobą. Czy do tej odpowiedzi są jakieś pytania? Proszę bardzo, pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, z uwagą przeanalizowałem odpowiedź na dezyderat. Komisja Infrastruktury zajmuje bardzo jednolite stanowisko. Drogi mają służyć wzrostowi potencjału gospodarczego tych obszarów, przez

które przebiegają. Wyraziliśmy takie stanowisko, zarówno jeśli chodzi o drogę, która przebiega przez Podkarpacie, autostradę A4, jak i jeśli chodzi o drogę ekspresową S14. Oczywiście stany faktyczne są inne, bo autostrada A4 już jest wybudowana. Posłowie podkarpaccy zwracali uwagę na to, że potrzebne są kolejne nowe węzły, ponieważ węzły pozwalają na włączenie do krwiobiegu gospodarczego nowych obszarów. Tu mamy trochę inną sytuację, ponieważ droga ekspresowa S14, która w systemie została zaplanowana w połowie lat 90. jako zachodnia obwodnica Łodzi, ale także Zgierza, Pabianic, Aleksandrowa i Konstantynowa, jest dopiero projektowana i znalazła się w przetargu z różnych powodów. Pojawiły się w przetargu ceny, które wykroczyły założony kosztorys. Ministerstwo podjęło więc decyzję o odchudzeniu tej drogi. To nie jest dobra decyzja, bo odchudzenie poprzez eliminowanie części węzłów spowoduje, że duży obszar, w tym także te miasta, jak Zgierz – siedziba miasta powiatowego, Aleksandrów, Konstantynów, dobrze rozwijające się ośrodki przemysłu, nie będą miały tej szansy na rozwój.

Propozycja, aby samorządy włączyły się we współfinansowanie tych obiektów, jest tylko częściowo dobrą odpowiedzią. Dlaczego? Dlatego, że żaden samorząd nie może inwestować poza swoimi granicami administracyjnymi. Tego rodzaju wydatki nie byłyby akceptowane nie tylko przez lokalną społeczność, lecz także są po prostu niedopuszczalne prawnie. W odpowiedzi na dezyderat mamy właśnie taką sugestię. Likwidacja węzła Ludźmierz, likwidacja węzła Emilia – one przebiegają daleko od granic Łodzi. Tylko to duże miasto być może byłoby stać na wysupłanie z budżetu środków na wsparcie tej inwestycji. Także węzeł Aleksandrów leży całkowicie poza granicami administracyjnymi miast.

Stąd moja prośba i apel o ponowne przeanalizowanie tej sytuacji. Jesteśmy znowu w fazie już zapowiedzianego przetargu. Nie wiem, czy on ostatecznie został ogłoszony, ale te nowe założenia daleko odbiegają od pierwotnego programu funkcjonalno-użytkowego dla tej inwestycji, a możliwość współfinansowania przez samorządy budowy tych węzłów naprawdę jest ograniczona zarówno ze względów formalnych, jak i ze względów społecznych. Nie ma innego sposobu niż finansowanie ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Dlatego proszę jeszcze raz o pochylenie się nad tym programem, a także proszę Komisję o konsekwentne wspieranie budowy tych wszystkich zaprojektowanych węzłów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister chciałby jeszcze zabrać głos. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeszcze kilka odniesień do tego, co pan poseł był łaskaw sformułować. Po pierwsze, może zacznę od tego, że można było odnieść wrażenie, że ten odcinek S14 już w kształcie, w którym będzie budowany w wyniku przetargu, który został ogłoszony 30 czerwca… Stąd nie wiem, skąd ta wątpliwość u pana posła. Myślę, że ta informacja powinna dotrzeć, skoro jest informacją jawną, każdy może do niej… nie jest ona w jakikolwiek sposób jakoś ukrywana czy konfidencjonalna, jest wręcz przeciwnie – ogłaszaliśmy to kilkakrotnie.

Dalej, można odnieść wrażenie, że ta droga S14 nie jest w ogóle skomunikowana z tymi miastami czy dzielnicami Łodzi, które pan poseł wymieniał. Ta trasa jest oczywiście skomunikowana, natomiast to, że jest o jeden węzeł mniej, nie oznacza, że wszędzie, gdzie można sobie wymarzyć węzeł, można go budować. Podstawowym argumentem, który przemówił za koniecznością zmiany projektu, były koszty. Oczywiście moglibyśmy powiedzieć tak: dobrze, bardzo dobrze skomunikujemy sobie zachodnią część Łodzi i uzyskamy tutaj bardzo dobry efekt komunikacyjny, natomiast za te 300 mln zł moglibyśmy wybudować kilka mniejszych obwodnic mniejszych miast. W życiu, a szczególnie w polityce, trzeba podejmować decyzje. Trzeba podejmować decyzje, bo to jest tak naprawdę główne nasze zajęcie – podejmowanie decyzji, czy środki publiczne, podwyższone środki publiczne, którymi dysponujemy, wydatkujemy, wykorzystamy w taki czy w inny sposób. Wydaje mi się, że zawsze szukamy najbardziej racjonalnych rozwiązań.

Jest zachodnia obwodnica Łodzi, która tak naprawdę dzisiaj… To w ogóle jest bardzo ciekawa historia, bo gdy została zapowiedziana redukcja dwóch węzłów, to podniosły się

głosy z Łodzi, właśnie z miasta Łodzi, po co w ogóle to budować. Jeżeli budujemy to dla dwóch węzłów i wydajemy na to 2 mld zł, to pytanie, czy to jest racjonalne? Musimy sobie właśnie takie pytania zadawać. Wybraliśmy rozwiązanie, które obejmuje zachodnią obwodnicę Łodzi, ale jej funkcje będą na tyle racjonalne, że z jednej strony zachodnia część Łodzi będzie skomunikowana z tą drogą ekspresową, ale też nie będzie tam takich wydatków, które uważamy po prostu za nieuzasadnione. Warto sobie też czasami powiedzieć, że nie wszystkie wydatki są uzasadnione. Jeżeli mamy dokonywać wyborów, czy tu wydamy 300 mln zł więcej, czy wydamy je chociażby na dociągnięcie S6 (trasy kaszubskiej) do obwodnicy Lęborka, to takie decyzje musimy po prostu podejmować. To są rzeczy, które są normalnie w ramach funkcjonowania, w ramach rządzenia.

Natomiast jeszcze kilka słów w sprawie chęci samorządów do finansowania tej trasy. Otóż przypomnę, że w marcu tego roku weszła w życie ustawa, która umożliwia takie finansowanie. To jest ustawa o drogach publicznych, która umożliwia to samorządom. To jest jasne, to jest napisane wprost, że mogą współfinansować inwestycje na drogach krajowych, na drogach ekspresowych, więc takiej przeszkody nie ma. Natomiast w sytuacji, kiedy jeszcze wcześniej dyskutowaliśmy na ten temat i kiedy jeszcze nie była podjęta decyzja w sprawie kształtu, padały takie deklaracje – mamy je na piśmie – ze strony łódzkich samorządów, przede wszystkim z samego województwa łódzkiego, ale też i innych samorządów, które wprost deklarowały, że są gotowe współuczestniczyć w finansowaniu tej inwestycji. Mówimy w takim razie o faktach. Oczywiście potem gdy wystąpiliśmy z zapytaniami: „dobrze, więc porozmawiajmy o tym, jakie kwoty itd.", odpowiedzi nie było, ale przedstawiam taką sytuację, która jest zgodna ze stanem faktycznym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się mówić nie za długo, niemniej jednak chciałbym zwrócić się do pana ministra, żeby jednak podjął inicjatywę zgodnie zresztą z obowiązującą zasadą. Jeżeli, panie ministrze, podjęliście decyzję, że zmieniacie projekt i projekt ogranicza się do tego, że eliminujecie jeden węzeł, drugi węzeł, czyli zmieniacie zupełnie projekt, to oczywiście nie ma pola do negocjacji z samorządami. Dobrze, że jest taka możliwość, bo rzeczywiście jest taka możliwość, ale to pole powinno być cały czas otwarte, zgodnie z zasadą, że zarządca drogi kategorii wyższej ma obowiązek skomunikować ją z siecią dróg kategorii niższej. To jest jego obowiązek. W związku z tym wypadałoby… Oczywiście można wykonywać sieć, obwodnicę można zbudować, omijając miejscowości, miasta, osady, wsie itd. Ale jest pytanie, po co w ogóle budujemy drogi. Dla kogo budujemy te drogi? Przecież ten odcinek nie jest budowany przez nas tylko dlatego, żeby przenieść określony ruch tranzytowy – chcemy obsłużyć miejscowości.

I jeszcze jedno, panie ministrze. Ten argument jest w moim przekonaniu bardzo ważny i warto jeszcze podjąć analizy prowadzące do zmiany tej decyzji. Mianowicie pojawiła się już informacja, że jeszcze w tym miesiącu będzie decyzja w sprawie centralnego lotniska komunikacyjnego – tak to się chyba ma nazywać. Jeżeli tak i w tej części Polski – bo rzeczywiście nie jest to dookreślone dokładnie, ale mamy się wkrótce dowiedzieć, ale gdzieś między Łodzią a Warszawą – to tenże odcinek drogi, ta zachodnia obwodnica będzie potrzebna, jeżeli chcemy, żeby to centralne lotnisko o takim znaczeniu takie faktycznie było, to ono musi być doskonale skomunikowane z pozostałymi częściami kraju, z aglomeracjami zarówno z drogami kołowymi, przepraszam, samochodowymi, jak i kolejowymi. W związku z tym są argumenty bardzo racjonalne do tego, żeby naprawdę, jeżeli już… Oczywiście namawiałbym do tego, żeby samorządy się włączyły, ale jednak należy wykonać ten odcinek w taki sposób, żeby był z tego po prostu pożytek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. O głos prosił jeszcze pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, Łódź to ciągle wielkie miasto. Nie jest już drugim po Warszawie, zajmuje w tej chwili trzecią pozycję, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców. Wciąż jednak Łódź zamieszkuje ponad 700 tys. mieszkańców. Łódź jednak przeżyła katastrofę gospodarczą na początku lat 90. Praktycznie zapadł się pod ziemię ten cały przemysł włókienniczy. Ta monokultura gospodarcza tego miasta, która w połowie XIX w. powodowała taki dynamiczny rozwój, w latach 90. okazała się przekleństwem głównie z powodu braku środków na inwestycje i braku możliwości modernizacyjnych. Wydaje się, że w trakcie kampanii wyborczej ten fakt był dostrzeżony m.in. przez lidera Prawa i Sprawiedliwości, pana Jarosława Kaczyńskiego, bo wskazał dwa regiony – Śląsk i Łódź – jako te, które zostały dotknięte strukturalnym kryzysem, jeśli chodzi o gospodarkę, i które będą wspierane przez PiS. Ja oczywiście jestem przedstawicielem ugrupowania opozycyjnego. Przypominam to, bo tego rodzaju deklaracje padły. Najłatwiej te deklaracje weryfikować w praktyce. Praktyka jest taka, że państwo proponujecie pozostawienie miasta za ekranem dźwiękochłonnym. Miasto nie będzie mogło wykorzystać potencjału związanego z tą drogą. Stąd jeszcze raz prośba o przeanalizowanie tej sytuacji.

Łódź szuka nowych kompetencji, Łódź szuka możliwości włączenia się w rozwój tej dobrze rozwijającej się nowej specjalności logistycznej i chyba robi to nieźle, ale potrzebuje wsparcia od państwa, dlatego jeszcze raz apeluję i proszę o przeanalizowanie tego. Nie wszystkie decyzje zapadły. To nie Platforma Obywatelska wymyśliła drogę ekspresową S14, tak jak mówiłem, w połowie lat 90. została wpisana do rozporządzenia określającego sieć autostrad i dróg ekspresowych. Od tamtego czasu jest ona stałym elementem projektowanej sieci. Obwodnice wielkich miast mogą pomagać w rozwoju gospodarczym, w przełamywaniu kryzysu i zapaści pod warunkiem, że są budowane przy nich węzły. Dlatego jeszcze raz ponawiam apel. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy w tej sprawie? Nie widzę. Wobec tego może zapytam w ten sposób: Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia odpowiedzi na dezyderat? Bardzo proszę, pan minister Szmit.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Myślę, że tu koniecznych jest kilka uzupełnień i odpowiedzi, bo nie chcę, żeby pozostawały w świadomości społecznej, w świadomości publicznej takie informacje i opinie, które po prostu nie są prawdziwe.

Może zacznę od takiego retorycznego pytania, które zadał pan przewodniczący Żmijan: Po co budować drogi? Po to budujemy drogi, żeby łączyły ludzi, żeby można było przewozić towary i ludzi. Ale przypomnę, panie pośle, że mamy drogi różnej kategorii. Są drogi ekspresowe, są drogi wojewódzkie, są drogi powiatowe. Nie chcieliście np. wzmocnić funduszu, z którego by modernizowano drogi powiatowe. Gratuluję dużego sukcesu, który Platforma Obywatelska i cała opozycja odniosła na sali sejmowej, przekonując Jarosława Kaczyńskiego, o którym pan wspomniał, do tego, żeby wycofał ten projekt. Gratuluję więc państwu, bo to rzeczywiście duży sukces, naprawdę ogromny sukces.

Szanowni państwo, wracając do Łodzi, do S14 oraz CPK. Jeśli chodzi o CPK, odpowiedzialny w rządzie jest pan minister Wild, który jest pełnomocnikiem rządu w tej sprawie, ale z informacji, które do nas docierają, Centralny Port Komunikacyjny będzie zlokalizowany między Łodzią a Warszawą. Jeżeli więc spojrzymy na mapę, to komunikacyjnie dostęp do CPK, jeśli chodzi o zachodnią część czy południowo-zachodnią część Polski, jest doskonale zapewniony autostradą A2 z zachodu na wschód, drogą S8 z południowego zachodu, czyli z kierunku Wrocławia, potem autostradą A1, która jest wschodnią obwodnicą Łodzi, i potem wpinamy się w A2, natomiast z północy autostrada A1, a zatem komunikacyjnie S14, jeżeli chodzi o obsługę Centralnego Portu Komunikacyjnego, nie będzie miało większego znaczenia.

Jeszcze raz chcę sprostować i absolutnie nie przyjmuję takich twierdzeń, że oto budowa S14 w tym kształcie odcina jakoś Łódź i tworzy ekrany, które będą oddzielały miasto od całej reszty świata. To jest po prostu nieprawda. To, czy trzeba będzie przeje-

chać 2 czy 3 km więcej do węzła, naprawdę nie ogranicza możliwości rozwojowych tego miasta. Myślę, że mówienie o tym, że jeżeli będzie o jeden węzeł mniej wobec pięciu zaplanowanych, to będzie to ograniczać możliwości korzystania tej drogi, która będzie kosztowała 1,5 mld zł… tyle przynajmniej środków zaplanowano w budżecie. Ta informacja, która mówi o tym, że ktoś tutaj chce jakoś pozbawić Łódź szans rozwojowych… To jest konkretny dowód na to, że tak nie jest. To nie jest więc tak, że ten obecnie przewidywany projekt będzie ograniczał dostępność do drogi. Oczywiście można powiedzieć, że jeżeli będzie o dwa węzły mniej, to ta dostępność nie będzie wynosiła 100%, tylko 98% albo 90%. Ale ta 100-procentowa dostępność po prostu kosztuje. Mówię o konkretnych pieniądzach, które na to musiałyby być wydane.

Jeszcze jeżeli chodzi o sprawy techniczne. Otóż, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ten projekt został tak przygotowany, żeby zapewnić techniczną możliwość wpinania się ewentualnie nowych węzłów, jeżeli będą na to pieniądze. To zostało w tym projekcie przewidziane. Zostały wykupione grunty na ten cel. Te grunty są w generalnej dyrekcji i to jest zaplanowane, to jest przewidziane. Jeżeli więc będą pieniądze, to będzie możliwość budowy dodatkowych węzłów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że dodatkowo jeszcze mamy bardzo istotne wyjaśnienie ze strony pana ministra. Wobec tego, jeśli nie ma innych głosów – chyba nie ma – zapytam: Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia dezyderatu? Jest, dobrze. Pan minister zgłasza sprzeciw. Dobrze. Wobec tego muszę poddać tę propozycję pod głosowanie. Kto z państwa jest za tym, żeby przyjąć informację ministra, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

18 głosów za, 2 przeciw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Wobec tego przyjęliśmy informację w sprawie drogi S14.

Zapraszam państwa na kolejne posiedzenie Komisji o 15:45. Nie, przepraszam. 15 minut po zakończeniu pierwszego czytania. Tak, nie wiemy dokładnie, o której godzinie.